

Vorlage der Stadt Speyer



Vorlagen-Nr.: 1908/2016

Abteilung: Stadtplanung

Bearbeiter/in: Trojan, Kerstin

Haushaltswirksamkeit: nein ja, bei

Produkt:

Investitionskosten: nein ja

Betrag:

Drittmittel: nein ja

Betrag:

Folgekosten/laufender Unterhalt: nein ja

Betrag:

Beratungsfolge	Termin	Behandlung	Beratungsstatus
Stadtrat	30.06.2016	öffentlich	Beschlussfassung

Betreff: Planfeststellungsverfahren für den 6-streifigen Ausbau der BAB A 61 zwischen Mutterstadt und der Landesgrenze von Bau-km 364+800 bis Bau-km 382+074 in den Gemarkungen Mutterstadt, Dannstadt, Schifferstadt, Böhl, Dudenhofen, Otterstadt und Speyer

Stellungnahme der Stadt Speyer zur ergänzenden Anhörung 2016

Beschlussempfehlung:

Die Stadt Speyer stimmt den ergänzten Planfeststellungsunterlagen nur zu, sofern die angeführten Forderungen und Hinweise berücksichtigt werden.

Zentrale Forderungen sind dabei:

1. Forderung nach weiteren aktiven Lärmschutzmaßnahmen
2. Verwendung aktueller Verkehrsdaten als Grundlage für das Planfeststellungsverfahren
3. Geschwindigkeitsbeschränkungen als weitere Lärmreduktionsmaßnahme

Die Stellungnahmen der Stadt vom 12.07.2007 und 12.12.2013 behalten weiterhin ihre Gültigkeit.

Begründung:

Anlass Planfeststellungsverfahren

Der Landesbetrieb Mobilität Speyer, Projektmanagement Neubau (Dahn - Bad Bergzabern) beabsichtigt die A 61 von vier auf insgesamt sechs Fahrstreifen auszubauen. Damit soll die Verkehrsqualität infolge der Kapazitätserweiterung deutlich angehoben werden. Es wird eine Verbesserung der Leistungsfähigkeit und des Verkehrsflusses, eine erhöhte Verkehrssicherheit, der Rückgang von Unfällen sowie auch betriebswirtschaftliche Vorteile durch Zeiteinsparung für die Allgemeinheit erwartet.

Für diese Maßnahme wird die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens erforderlich. Träger des Verfahrens ist der Landesbetrieb Mobilität in Koblenz.

1. Anhörung 2007

Bereits im Juni/Juli 2007 wurden die Pläne der Öffentlichkeit vorgestellt. In diesem Zusammenhang hatte die Stadt Speyer gemeinsam mit dem LBM, Speyer eine Bürgerversammlung am 11.06.2007 durchgeführt. Gleichzeitig wurde die Stadt Speyer als Träger öffentlicher Belange um Stellungnahme gebeten. Am 04.07.2007 wurde dieser Tagesordnungspunkt im Bau- und Planungsausschuss behandelt (vgl. Vorlage 0356/2007).

Hauptkritikpunkte 2007

Da mit dem 6-streifigen Ausbau der A 61 nach § 1 Abs. 2 der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) von einer wesentlichen Änderung einer öffentlichen Straße auszugehen ist, ist sicherzustellen, dass durch Verkehrsgeräusche die Immissionsgrenzwerte nach § 2 Abs. 1 BImSchV zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen nicht überschritten werden. Es besteht somit ein Anspruch auf aktive und/oder passive Schallschutzmaßnahmen.

Der LBM entwickelte ein Konzept aus Lärmschutzwänden entlang der A61, das speziell im unmittelbaren Bereich Grenzwertüberschreitungen am Tag und / oder in der Nacht vermeiden kann. Bei den Wohneinheiten, bei denen trotz aktiven Schallschutzes weiterhin gesetzliche Grenzwerte überschritten werden, besteht ein rechtlicher Anspruch auf die spätere Durchführung von passiven Lärmschutzmaßnahmen (Schallschutzfenster).

Dieses 2007 vorgelegte Konzept wurde aus Sicht der Stadt Speyer als nicht ausreichend angesehen. Insbesondere die Außenbereiche sollten geschützt werden.

Daher formulierte die Stadt Speyer 2007 folgende zentrale Forderungen und schloss sich dabei der Position vieler Speyer Bürger und Bürgerinnen an:

1. Verwendung aktueller Verkehrszählraten als Grundlage für das Planfeststellungsverfahren
2. Forderung nach weiteren aktiven Lärmschutzmaßnahmen
3. Geschwindigkeitsbeschränkungen als weitere Lärmreduktionsmaßnahme
4. Beachtung des Entwurfs der Gesamtfortschreibung des FNP 2020 der Stadt Speyer
5. Schadensersatzleistungen für die Bereiche Verkehrssicherung, Waldwertminderung und Ausgleich für Waldflächenverluste

Am 17.06.2009 fand ein Erörterungstermin zu den erhobenen Einwendungen in der Stadthalle statt.

2. Ergänzende Anhörung 2013

2013 wurden ergänzte Planfeststellungsunterlagen zum 6-streifigen Ausbau der A 61 vorgelegt. Die Straßenbauplanung wurde vom Vorhabenträger in Bezug auf das Lärmschutzkonzept und die naturschutzfachliche Planung geändert.

Die Stadt Speyer gab hierzu im Dezember 2013 eine Stellungnahme ab (vgl. Vorlage 1200/2013).

Die im Juli 2007 ausgelegte Planung wurde in folgenden Punkten geändert:

1. Anpassung der Schalltechnischen Untersuchungen

Nach Abschluss des Anhörungsverfahrens überprüfte der LBM die schalltechnischen

Untersuchungen und bezog weitere bebaute Bereiche der Stadt Speyer im Auswirkungsbereich der A 61 in die Lärmschutzbetrachtung mit ein. Es erfolgte eine Optimierung des Lärmschutzkonzeptes durch Erweiterung der bislang geplanten aktiven Lärmschutzmaßnahmen. Dabei werden Veränderungen der Lärmschutzwände in Lage und Höhe vorgesehen. Zusätzlich aktive Schallschutzmaßnahmen außerhalb des Siedlungsbereichs Speyer-Nord, z.B. im Bereich Binsfeld oder Spitzenrheinhof sind jedoch weiterhin nicht geplant. Wesentliche Umplanungen waren:

- Anstatt einer maximalen Höhe von 6 m werden nun im Siedlungsbereich von Speyer regelmäßig bis zu 8 m hohe Lärmschutzwände geplant.
 - Eine zusätzliche Lärmschutzwand wurde im Autobahnkreuz Speyer nördlich der A 61 vorgesehen.
 - Die Wand im Autobahnkreuz Speyer südlich der A 61 wurde deutlich von 3 m auf 8 m erhöht.
 - Die Lärmschutzwände am östlichen Ende wurden verkürzt.
2. Naturschutzfachliche Optimierung der Vernetzungsstruktur der Lebensräume beidseits der A 61 im Bereich des Schifferstadter und Speyerer Waldes

Es soll durch die Aufweitung eines bestehenden Bahnunterführungsbauwerkes der Bahnlinie zwischen Schifferstadt und Speyer eine Quermöglichkeit für Tierarten unter der A 61 in Form einer Grünunterführung geschaffen werden. Die weiteren Maßnahmen liegen außerhalb der Speyerer Gemarkung.

3. Aktualisierung und Ergänzung des Artenschutzgutachtens

Zu den geänderten Planinhalten hatte die Stadt Speyer im Rahmen der ergänzenden Anhörung erneut Stellung genommen.

Zentrale Forderungen waren 2013:

1. Forderung nach weiteren aktiven Lärmschutzmaßnahmen
2. Verwendung aktueller Verkehrsdaten als Grundlage für das Planfeststellungsverfahren
3. Geschwindigkeitsbeschränkungen als weitere Lärmreduktionsmaßnahme
4. Verweis auf die bisherige Stellungnahme von 2007, die weiterhin Gültigkeit behält und noch im Planfeststellungsverfahren behandelt wird.

3. Ergänzende Anhörung 2016

Mit Schreiben vom 25.04.2016 wurde mitgeteilt, dass weitere Planänderungen die Wildbrücke in Schifferstadt und das Lärmschutzkonzept betreffend vorgenommen wurden, die eine zusätzliche ergänzte Planoffenlage notwendig machen.

Die Öffentlichkeit und Träger öffentlicher Belange können im Rahmen dieser erneuten Offenlage bis zum 20.06.2016 Stellungnahme zur geänderten Planung abgeben.

Die bisherigen Anregungen von 2007 und 2013 sind weiterhin gültig und werden noch im Planfeststellungsverfahren behandelt.

Unterlagen der ergänzenden Anhörung 2016

Sämtliche Antragsunterlagen 2016 einschließlich der Planunterlagen der Ursprungsplanung 2007 können unter www.lbm.rlp.de (Aufgaben – Planfeststellung – Aktuelle Verfahren) abgerufen werden.

Die der Stadt Speyer aktuell zugesandten Unterlagen

- Planfeststellung 2. Deckblatt Lärm - Februar 2016 (Thema: Schalltechnische Untersuchung/ Lärmschutz)
- Ergänzung Planfeststellung - Optimierung Vernetzungsstruktur mit Wildbrücke - Februar 2016 (Thema: Naturschutz/ Landespflege)
- Artenschutzgutachten

und eine zeichnerische Gegenüberstellung der geplanten Schallschutzmaßnahmen 2007, 2013 und 2016 (eigene Darstellung der Stadtverwaltung) sind im Rats- und Bürgerinformationssystem der Stadt Speyer zur Einsicht hinterlegt.

Planänderungen / Inhalte der ergänzenden Anhörung 2016

Grünbrücke Schifferstadt

Zum eine wurden die Naturschutzfachlichen Auswirkungen des Straßenbauvorhabens anlässlich der Einwendungen und Stellungnahmen die ergänzenden Anhörung 2013 neu bewertet. Da die bisherigen integrierten naturschutzfachlichen Maßnahmen zur Vernetzung der Lebensräume beidseits der Autobahntrasse keine vollständige Kompensation der mit dem Bauvorhaben verbundenen Zerschneidungs- und Trennwirkung erzielen konnten, wurde das Konzept der Vernetzungsmaßnahmen überarbeitet: Im Zuge dessen wurde anstatt der bisher geplanten Grünunterführung nun u.a. eine Wildbrücke über die A61 im Schifferstadter Wald aufgenommen. Da diese Maßnahmen außerhalb der Gemarkung Speyer liegen, wird auf diese Planungsdetails nicht weiter eingegangen.

Weiterhin wurde das Artenschutzgutachten vollständig aktualisiert.

Eine Ergänzung und Aktualisierung des Artenschutzgutachtens wurde erforderlich aufgrund zwischenzeitlicher Änderungen im Bereich des Naturschutzrechtes und neuer naturfachlicher Erkenntnisse für den Planungsraum. Die ursprünglich ausgelegten Gutachten von 2006 und Teile von 2010 / 2012 werden vollständig ersetzt. Es gilt das Gutachten von Dezember 2010 mit Ergänzungen von Februar 2016.

Lärmschutzkonzept

Weiterhin wurden aufgrund der Stellungnahmen im Rahmen der ersten Planoffenlage 2007 und der ergänzenden Anhörung im Jahr 2013 die schalltechnischen Unterlagen einer erneuten Überprüfung unterzogen. Der LBM führt hierzu aus: „Angesichts der Bedeutung dieses Themas und auch mit Blick auf die fortgeschrittene Verfahrensdauer wurde schließlich entschieden, dass eine vollständige Neufassung der Schalltechnischen Untersuchung des Straßenbauvorhabens unter Berücksichtigung des aktuellen Stands der Technik und der Rechtsprechung durchgeführt wird. Die neuen schalltechnischen

Berechnungen sind dabei unter Verwendung einer aktuelleren Version des Berechnungsprogramms erfolgt. Bei der anschließenden Neubewertung der hierbei ermittelten Lärmauswirkungen und der Entscheidung über die Konzeption von aktiven Lärmschutzmaßnahmen wurden die aktuellen rechtlichen Anforderungen berücksichtigt.“

Bei den Lärmschutzwänden wurde zudem nun eine hochabsorbierende Bauweise zugrunde gelegt. Bei den neuen schalltechnischen Berechnungen wurden vollständigshalber alle lärmbeeinträchtigten Bereiche berücksichtigt (u.a. Kleine Lann, Rinkenberger Forsthaus, Rinkenbergerhof, Binsfeld, Spitzenrheinhof).

Darüber hinaus wurde eine Verhältnismäßigkeitsbetrachtung unterschiedlicher Lärmschutzvarianten (u.a. Einhausung und Lärmschutzwände 14 m Höhe) erarbeitet. Die beantragte Variante wurde aufgrund der günstigen Verhältnismäßigkeit von Schutzwirkungsumfang (nördlich A 61: 79 % der Nacht-Grenzwertüberschreitungen werden durch die Wand erfasst = Schutzfälle; südlich A 61: 87 % der Nacht-Grenzwertüberschreitungen) und Kosten-Nutzen-Verhältnis (nördlich A 61: 4.187.600 Euro gesamt, 20.527 Euro pro Schutzfall; südlich A 61: 7.175.600 Euro gesamt, 7.894 Euro pro Schutzfall) als vorzugswürdige Lärmschutzvariante angesehen.

Mit der neuen Untersuchung werden alle vorherigen schalltechnischen Unterlagen zum Ausbau der A61 vollständig ersetzt.

Das zuletzt geplante Konzept von aktiven Lärmschutzmaßnahmen gemäß der ergänzenden Planoffenlage 2013 bestand aus den folgenden 6 Lärmschutzwandabschnitten:

- „Trennstreifenwand Nordseite“ - im Kreuz Speyer vom westlichen Ende her aufgestuft auf bis zu 8 m Höhe und ca. 270 m Länge
- „Kernabschnittswand Nordseite“ – mit 8 m Höhe auf ca. 700 m Länge und Abstufung am östlichen Ende von 8 auf 1 m Höhe auf ca. 50 m Länge
- „Rampenwand Nordseite“ – anknüpfend an den Kernabschnitt und übergehend in die Ausfahrrampe zur B 9 abgestuft von 8 auf 2 m Höhe und Fortführung mit 2 m Höhe auf insgesamt ca. 155 m Länge
- „Trennstreifenwand Südseite“ - im Kreuz Speyer vom westlichen Ende her aufgestuft auf bis zu 8 m Höhe und ca. 560 m Länge
- „Kernabschnittswand Südseite“ - mit 8 m Höhe auf ca. 1.130 m Länge und Abstufung am östlichen Ende von 8 auf 1 m Höhe auf ca. 50 m Länge
- „Rampenwand Südseite“ - anknüpfend an den Kernabschnitt und übergehend in die Einfahrrampe von der B 9 abgestuft von 8 auf 2 m Höhe und Fortführung mit 2 m Höhe auf insgesamt ca. 250 m Länge und direktem Übergang in die bestehende Lärmschutzwand mit 1,50 m Höhe auf ca. 130 m Länge

Das neue Konzept von aktiven Lärmschutzmaßnahmen besteht im Wesentlichen weiterhin aus den 6 Lärmschutzwandabschnitten, welche erweitert werden und nun folgende Abmessungen aufweisen:

- „Trennstreifenwand Nordseite“ - im Kreuz Speyer vom westlichen Ende her aufgestuft auf zunächst 4,0 m Höhe im Bereich des Brückenbauwerkes über die B 9 sowie anschließender Aufstufung auf 8 m Höhe und insgesamt ca. 316 m Länge
- „Kernabschnittswand Nordseite“ - mit 8 m Höhe auf ca. 700 m Länge und anschließender Abstufung von 7 auf 2 m Höhe mit Fortführung auf ca. 147 m Länge bis zum östlichen Ende
- „Rampenwand Nordseite“ – anknüpfend an den Kernabschnitt und übergehend in die Ausfahrrampe zur B 9 abgestuft von 8 auf 3 m Höhe mit anschließender Fortführung auf 3 m Höhe und abschließender Abstufung auf insgesamt ca. 153 m Länge
- „Trennstreifenwand Südseite“ - im Kreuz Speyer vom westlichen Ende her aufgestuft auf bis zu 8 Höhe mit reduzierter Wandhöhe (4,0 m) auf dem Brückenbauwerk über die B 9 und einer Gesamtlänge von ca. 672 m
- „Kernabschnittswand Südseite“ - mit 8 m Höhe auf ca. 1.125 m Länge und anschließender Abstufung von 8 auf 5 m Höhe sowie Fortführung auf ca. 191 m Länge und Abstufung am östlichen Ende von 5 auf 1 m Höhe auf ca. 32 m Länge
- „Rampenwand Südseite“ - anknüpfend an den Kernabschnitt und übergehend in die Einfahrrampe von der B 9 abgestuft von 8 auf 5 m Höhe und Fortführung mit 5 m Höhe auf insgesamt ca. 228 m Länge sowie abgestuftem Übergang von 16 m Länge in die bestehende Lärmschutzwand mit 1,50 m Höhe auf ca. 130 m Länge

Eine Gegenüberstellung der Planungen zeigt der Übersichtslageplan „Vorher – Nachher“ (Anlage 11 b der Planfeststellungsunterlagen bzw. die Gegenüberstellung der Stadtverwaltung).

Wesentliche Unterschiede sind grob zusammengefasst:

- Trennstreifenwand Nordseite: Verlängerung um 50 m Richtung Westen, Westlicher Abschnitt verändert abgestuft
- Kernabschnittswand Nordseite: Verlängerung um ca. 100 m Richtung Osten (entsprechend Ursprungsplanung 2007), Abstufung verändert, neue Abtreppung
- Rampenwand Nordseite: Abstufung verändert, Abtreppung im mittleren Teil um 1 m höher, am Ende um 1 m niedriger
- Trennstreifenwand Südseite: Verlängerung um ca. 150 m Richtung Westen, Wand im Bereich der Trasse B9 um bis zu 4 m niedriger
- Kernabschnittswand Südseite: Verlängerung um ca. 160 m Richtung Osten (analog Ursprungsplanung 2007) mit Höhe 5 m (am Ende abgestuft)
- Rampenwand Südseite: teilweise Erhöhung um bis zu 3 m, geänderte Abtreppung

Nach wie vor werden in den naherholungsbedeutsamen Außenbereichsgebieten Kleine Lann, Rinkenberger Hof, Rinkenberger Forsthaus, Spitzenrheinhof und in dem Wochenendhausgebiet Binsfeld keine Schallschutzwände geplant. Nach Aussage des LBM würden die Kosten und der Aufwand für aktive Maßnahmen außer Verhältnis zu passiven Schallschutzmaßnahmen stehen.

Durch die neue Lärmschutz-Planung werden im Vergleich zu 2007 an weniger Wohngebäuden im Einwirkungsbereich der A 61 Grenzwertüberschreitungen der 16. BImSchVO prognostiziert. Dementsprechend hat sich die Anzahl der nach Durchführung des aktiven Lärmschutzes verbleibenden Ansprüche auf die Vornahme passiver Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzfenster) verringert:

	2007 (WE)	2016 (WE)
Kleine Lann	1	1
Rinkenberger Forsthaus	4	4
Rinkenberger Hof	19	17
Speyer Nord (nördl. A 61)	133	54
Speyer Nord (südlich A 61)	178	140
Binsfeld	38	43
Spitzenrheinhof	13	11
Grenzwertüberschreitungen Gesamt	386	270

Stellungnahme zum Planfeststellungsverfahren:

Generell wird auf die Stellungnahme der Stadt Speyer vom 12.07.2007 und 12.12.2013 verwiesen, an denen weiterhin festgehalten wird.

Zu den ergänzten Plänen zum Ausbau der A 61 werden folgende Forderungen und Hinweise vorgetragen:

Schallschutz (Stellungnahme der unteren Immissionsbehörde)

Allgemein:

Die geplanten Lärmschutzmaßnahmen innerhalb der Gemarkung Speyer werden für nicht ausreichend erachtet.

Der Träger der Straßenbaulast hat beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Straßen den notwendigen Lärmschutz sicherzustellen (§§ 41 ff. BImSchG). Die Höhe der Immissionsgrenzwerte setzt die 16. BImSchV fest (Lärmvorsorge).

Lärmschutz durch lärmindernde Asphaltsschichten:

Zur Reduzierung von Emissionen ausgehend von der geplanten Verkehrsanlage sollten lärmarme Fahrbahnbeläge zur Realisierung kommen (offenporiger Asphalt oder semidichte Deckschichten). Dem Schallgutachten liegt die Verwendung lärmarmen Deckschichten zugrunde.

Verwendung aktueller Verkehrsdaten:

Die Eingabedaten zur Ermittlung des von der Verkehrsanlage ausgelösten Schallpegels sind identisch mit den Zahlen der ursprünglichen Planung aus 2007.

Aus den Unterlagen geht nicht hervor, aus welcher Quelle und aus welchem Jahr die der Hochrechnung der Fa. Vertec, Koblenz, auf das Jahr 2020 zugrundeliegenden Verkehrsdaten stammen. U.E. ist davon auszugehen, dass sich die Verkehrsmengen in den vergangenen 9 Jahren seit der Ursprungsplanung verändert haben.

Lärmschutz durch Geschwindigkeitsbegrenzung:

Für den Teilabschnitt der Straße innerhalb der Gemarkungsgrenzen von Speyer sollten Geschwindigkeitsbeschränkungen festgesetzt werden. Dem vom Vorhabenträger vorgelegten Schallgutachten liegen die folgenden Tempobeschränkungen zugrunde:

Pkw 130 km/h, Lkw 80 km/h.

Weitergehende Geschwindigkeitsbegrenzungen würden den Verkehrslärm weiter verringern. Auf Grundlage von § 45 Abs. 1 S. 2 Nr. 3 StVO wird gefordert, die Geschwindigkeit für Fahrzeuge mit einem zul. Gesamtgewicht über 3,05 t einschließlich ihrer Anhänger und Zugmaschinen auf 60 km/h zu begrenzen (Zeichen 274 StVO+ ZZ. 1048-12), ausgenommen hiervon sind nur Pkw, Motorräder und Busse. Für diese Fahrzeugarten wird eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 100 km/h für ausreichend erachtet. Des Weiteren sollte ein Überholverbot für den Schwerlastverkehr eingerichtet werden (Zeichen 277 StVO). Um die Einhaltung der Geschwindigkeitsbeschränkungen zu gewährleisten, sollten stationäre Kontrollmechanismen (Radar) zum Einsatz kommen.

Derzeit sind in Höhe der Ortsdurchfahrt Speyer über eine Länge von ca. 1 km in beiden Fahrrichtungen für Pkw Tempo 100 km/h angeordnet. In Höhe des Wochenendhausgebietes Binsfeld, Fahrrichtung Speyer besteht diese Tempobegrenzung nicht. Dort wäre ein Tempolimit auf 100 km/h ebenfalls wünschenswert.

Dimensionierung der Lärmschutzwand:

Auch an den Auf- und Abfahrtsbereichen der A 61 sollen die aktiven Lärmschutzmaßnahmen ausreichend dimensioniert sein: Im Norden der Autobahn im Bereich der Ausfahrt auf die B 9 Fahrtrichtung Norden sollte eine Lärmschutzwand auch auf der Westseite des Abfahrtsastes realisiert werden. Dies würde Schalleintrag in die Unterführung Spaldinger Straße verhindern.

Lärmschutz im Außenbereich (Wochenendhausgebiet Binsfeld, Spitzenrheinhof, Rinkenberger Hof, Rinkenberger Forsthaus):

Für diese Gebiete erstellte der Vorhabenträger kein neues Lärmschutzkonzept. Die Schutzwürdigkeit der genannten Gebiete ist lt. Rechtsprechung vergleichbar einem Kern-/Mischgebiet einzustufen. Dementsprechend ergab die schalltechnische Betrachtung im Rahmen der Ursprungsplanung Überschreitungen ganz überwiegend nachts. Die Realisierung aktiven Lärmschutzes (Lärmschutzwand) für diese Gebiete wurde vom Vorhabenträger aus Kosten-Nutzen-Gründen und Gründen des Landschaftsbildes verneint.

Einen anderen Ansatz verfolgt die Lärmaktionsplanung nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie v. 25.6.2002 (RL 2002/49/EG) und der gesetzlichen Umsetzung der Richtlinie in deutsches Recht vom 24.6.2005. Die Umgebungslärmrichtlinie zielt auch ab auf den Umgebungslärm, dem Menschen im Freien ausgesetzt sind, sowie den Schutz ruhiger Gebiete. Die Lärmkartierung der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung ergab folgendes:

300 – 600 Nutzer im südlichen Bereich des Wochenendhausgebietes Binsfeld sind tagsüber von mehr als 65 dB(A) L DEN Freifeldpegel (RLK) betroffen. Die Immissionswerte für die Lärmaktionsplanung werden rechnerisch in anderer Weise ermittelt als die Werte hinsichtlich der 16. BImSchV. Dennoch liegt die Vermutung nahe, dass an zahlreichen Immissionspunkten im Binsfeld-Gebiet die Grenzwerte der 16. BImSchV überschritten werden. Daher sollte zumindest das Binsfeld-Gebiet schalltechnisch genauso intensiv betrachtet werden wie die Gebiete nördlich und südlich der A 61 in Speyer-Nord.

Auch wenn die Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) lediglich auf den Schutz der Nachbarschaft abstellt, sollte insbesondere vor dem Hintergrund der Lärmaktionsplanung bedacht werden, dass der Bereich nördlich und südlich der Autobahntrasse für die Stadt Speyer wichtige Naherholungsfunktion besitzt:

Im Bereich des Rinckenberger Hofes befinden sich Waldflächen und Offenland, die nördlich der Autobahn als Landschaftsschutzgebiet und südlich der Autobahn sowohl als Landschaftsschutzgebiet als auch als Vogelschutzgebiet geschützt sind. Insbesondere die Waldflächen werden, nicht nur von Speyerer Bürgern, zur stillen Naherholung und Freizeitgestaltung intensiv besucht. Der Schutzzweck des Landschaftsschutzgebietes „Rehbach-Speyerbach“¹ ist gemäß § 3 b) der Rechtsverordnung „die Erhaltung der landschaftlichen Eigenart und die Schönheit des noch überwiegend bewaldeten Gebietes zwischen Rehbach und Speyer wegen seiner besonderen Bedeutung für die Erholung“.

Im Areal des Binsfeldes findet insbesondere in den Sommermonaten im Bereich der Seen eine intensive Naherholung mit Badenutzung statt. Dieses Gebiet hat überregionale Bedeutung. Weiterhin handelt es sich hier sowohl um ein Landschaftsschutz- als auch um ein Vogelschutzgebiet. Der Schutzzweck des Landschaftsschutzgebietes „Pfälzische Rheinauen“² gemäß § 3 Ziffer 3 der Rechtsverordnung „die Sicherung dieser naturnahen Rheinauenlandschaft für die Erholung“.

Der Bereich, in dem sich der Spitzenrheinhof befindet, stellt kein geschütztes Gebiet dar; es handelt sich jedoch um einen Bereich der Niederterrasse im Verbund mit den Altauen, die in ihrer Wertigkeit hoch einzuschätzen sind und gemeinsam mit den Seen Steinhäuser Wühl und Wammsee ein weiteres wichtiges Naherholungsgebiet für die Speyerer Bürger darstellt.

In diesen Gebieten muss auch in Zukunft diese für die Stadt Speyer wichtige Naherholungsnutzung weitgehend störungsfrei möglich sein, sowie dem Schutzzweck der vorgenannten Schutzgebiete Rechnung getragen werden.

Auch unter Berücksichtigung der Ziele der Umgebungslärmrichtlinie sollten Maßnahmen ergriffen werden, damit die Menschen, die die Naherholungsgebiete aufsuchen, vor dem

¹ Rechtsverordnung über das Landschaftsschutzgebiet „Rehbach-Speyerbach“ v. 30.11.1981, geändert 14.07.1987 (Staatsanzeiger für Rheinland-Pfalz Nr. 3 S. 51 v 25.01.1982)

² Rechtsverordnung über das Landschaftsschutzgebiet „Pfälzische Rheinauen“ Landkreise Ludwigshafen und Germersheim, kreisfreie Städte Frankenthal, Ludwigshafen und Speyer v. 17.11.1989

Verkehrslärm geschützt werden. Somit werden für die Bereiche Rinkenberger Hof, Rinkenberger Forsthaus, Binsfeld und Spitzenrheinhof ebenfalls Maßnahmen zum aktiven Lärmschutz gefordert.

Lärmschutz für den Außenwohnbereich:

Die in der 16. BImSchV geregelte Lärmvorsorge schützt neben den Innenräumen des Gebäudes auch Bereiche, die dem „Wohnen im Freien“ dienen (sog. Außenwohnbereich). Das sind z.B. Balkone, Terrassen, Gartenlauben und sonstige zum Wohnen im Freien geeignete und bestimmte Flächen des Grundstückes. Der Immissionsort für den Außenwohnbereich ist ein anderer als derjenige für die Innenräume eines Gebäudes.

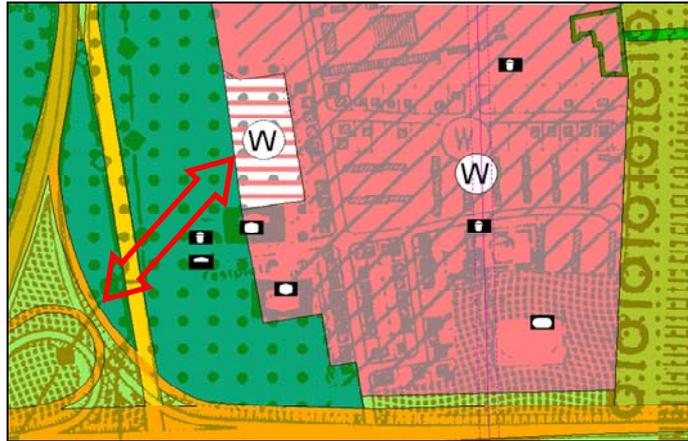
Aus den Unterlagen zur schalltechn. Untersuchung geht nicht hervor, ob es Untersuchungen zur Lärmbelastung des Außenwohnbereiches gab. Zur Schutzwürdigkeit des Außenwohnbereiches werden in Anhang 1 des Erläuterungsberichts keine Aussagen getroffen. Anhand einer schalltechn. Untersuchung bezogen auf die Außenwohnbereiche würden ggfs. Überschreitungen der Tagwerte z.B. im Bereich Binsfeld erkannt werden. Bisher ist der Tagwert einzig bei dem Wohn- und Gaststättengrundstück Binsfeld 6 a (Anglerstubb) der überschritten.

Ziffer 12 der Anlage 1 zur 16. BImSchV regelt, dass im Rahmen der Abwägung von Bedeutung ist, dass im Fall der Überschreitung auch des Tagwertes durch aktive Lärmschutzmaßnahmen ebenso der Schutz des Umfeldes baulicher Anlagen verbessert wird.

Unterbleibt aktiver Lärmschutz an der Verkehrsanlage, muss geprüft werden, ob Schutzmaßnahmen an baulichen Anlagen im Außenwohnbereich effektiv, technisch möglich und baurechtl. zulässig ist. Ist dies nicht der Fall, steht den Grundstückseigentümern für die Belastung des Außenwohnbereichs eine Entschädigung zu (Nr. 13 Anl. 1 16. BImSchV iVm. § 42 Abs. 2 S. 2 BImSchG).

Berücksichtigung des geplanten Wohngebiets entsprechend der Fortschreibung des FNP 2020

Auf Seite 6 des Erläuterungsberichts zum Lärm (Anlage 1) ist zu entnehmen, dass aus den Flächennutzungsplänen der angrenzenden Gemeinden keine neuen Wohngebiete zu entnehmen sind. Im Plan Anlage 11 Blatt-Nr. Ü1 ist ebenfalls kein entsprechender Eintrag vorhanden. Dies ist nicht korrekt. Bereits in unserer Stellungnahme 2007 haben wir auf die geplante Wohnbaufläche in Speyer Nord entsprechend dem nunmehr rechtsgültigen FNP 2020 der Stadt Speyer hingewiesen. Am westlichen Gebietsrand wird eine wohnbauliche Erweiterung (ca. 10.000m²) in der Nähe zum Autobahnkreuz Speyer dargestellt.



Ausschnitt FNP 2020, mögliche Siedlungserweiterung

Diese Ausweisung ist daher bei der Planung und der Lärmberechnung zu berücksichtigen und ggf. sind Vorkehrungen für den Lärmschutz zu treffen.

Kurzfristige Reparatur der bestehenden Lärmschutzwände:

Die vorhandenen, ca. 2,5 m hohen LSW sind in einem desolaten Zustand und somit in ihrer Wirksamkeit erheblich beschränkt. Es stellt sich die Frage, wann der sechsstreifige Ausbau der A 61 und das neue Lärmschutzkonzept realisiert werden. Es ist davon auszugehen, dass der Baubeginn erst in mehreren Jahren erfolgt. Das hat zur Folge, dass die Anwohner in diesem längeren Zeitraum nicht wirksam vor dem Verkehrslärm der A 61 geschützt sind. Es wird daher die kurzfristige Sanierung der Lärmschutzwände gefordert.

Naturschutz (Stellungnahme der Unteren Naturschutzbehörde)

Zum vorliegenden Planentwurf bestehen keine Bedenken. Die geplante Aufweitung des bestehenden Unterführungsbauwerkes der Bahn bei Bau-km 376+132 auf der Gemarkung Speyer aus Gründen des Artenschutzes soll entfallen. Es soll nun lediglich mit bestehender lichter Weite von ca. 30 m, verlängert um die erforderliche zusätzliche Ausbaubreite für die beidseitige Fahrstreifenenerweiterung der A 61 erneuert werden. Stattdessen soll eine Wildbrücke im Schifferstadter Wald bei km 374 + 490 errichtet werden. Diese liegt außerhalb der Speyerer Gemarkung. Auch die Anpassung der Durchlassbauwerke am Rehbach und am Ranschgraben liegt außerhalb unserer Gemarkung.

Ver- und Entsorgung (Stellungnahme der Stadtwerke Speyer)

1. Versorgungsleitungen (Gas/Wasser/Fernwärme/Strom)

Die in den Plänen Lxx_Leitungen.pdf eingearbeiteten Versorgungsleitungen sind nicht mehr aktuell. Speziell im Bereich der Autobahnbrücke (Anlage 7/Blatt-Nr. 21) hat sich durch den Bau der Fernwärmeleitung Mannheim-Speyer einiges verändert. Einen aktuellen Auszug der Daten aus unserem GIS erhalten Sie per E-Mail und auf Datenträger.

2. Wassergewinnung

Sollte das Wasserschutzgebiet Speyer Nord bei den Bauarbeiten tangiert werden, wie z.B. im Bereich Ranschgraben, Wildbrücke oder Durchgänge, ist zuvor die Stadtwerke Speyer GmbH zu informieren.

Gestaltung der Lärmschutzwand (Stellungnahme der Stadtplanung)

Die Planunterlagen enthalten keine Hinweise zur beabsichtigten Gestaltung der bis zu 8 m hohen Lärmschutzwände. Eine solche Höhe ist im unmittelbaren Umfeld von privaten Wohngrundstücken und vor dem Hintergrund, dass die Autobahntrasse ca. 7 m über dem übrigen Gelände liegt, gestalterisch nur vertretbar, wenn eine attraktive Ausführung und vor allem eine Begrünung der Anlagen erfolgt. Dabei ist z.B. durch die Auswahl der Materialien sowie durch die Verwendung von Farben auf eine umfeldverträgliche und der Höhe angepasste Gestaltung zu achten. Die Wand ist generell zu begrünen, wobei dies nicht zu Lasten der Schallabsorption führen darf. Daher ist Art und Umfang der Begrünung frühzeitig mit der Stadt Speyer abzustimmen und eventuell eine Kulissenbepflanzung zwischen Wand und Wohngrundstücke in Erwägung zu ziehen.

Bereits 2007 hatte die Stadt Speyer darauf gedrängt, in die weitere Gestaltung miteingebunden zu werden. Der LBM wurde zudem aufgefordert, die Anwohner beispielsweise durch einen Workshop bei der Gestaltfestlegung einzubeziehen, um damit auch die Akzeptanz der Bürger zu erhöhen.

Qualität der Planunterlagen

Abschließend sei angemerkt, dass die Unterlagen zur ergänzenden Anhörung sehr unübersichtlich und schwer nachvollziehbar sind. Die Tatsache, dass nun 3 Planungsstände vorliegen, erschwert die Nachvollziehbarkeit. Dazu bestehen teilweise Unstimmigkeiten im Erläuterungsbericht. In den Vorbemerkungen unter 2.2 stimmen die Höhenangaben zur Planung 2007 nicht mit den Plänen überein („Kernabschnittswand Nordseite“ – Abstufung am östlichen Ende von 7 (*muss heißen 8*) auf 1 m Höhe; „Kernabschnittswand Südseite“ - Abstufung am östlichen Ende von 7 (*muss heißen 8*) auf 1 m Höhe auf ca. 50 m Länge.

Die Bürger und Bürgerinnen, die die Pläne in der Stadtverwaltung einsehen wollten, waren mit den teilweise schlecht beschrifteten Plänen, Fachausdrücken und fehlenden Legenden in Tabellen regelmäßig überfordert.

Die in der Vorlage genannten Planunterlagen wurden im Rats- und Bürgerinformationssystem auf der Webseite der Stadt Speyer zur Einsicht bereitgestellt.